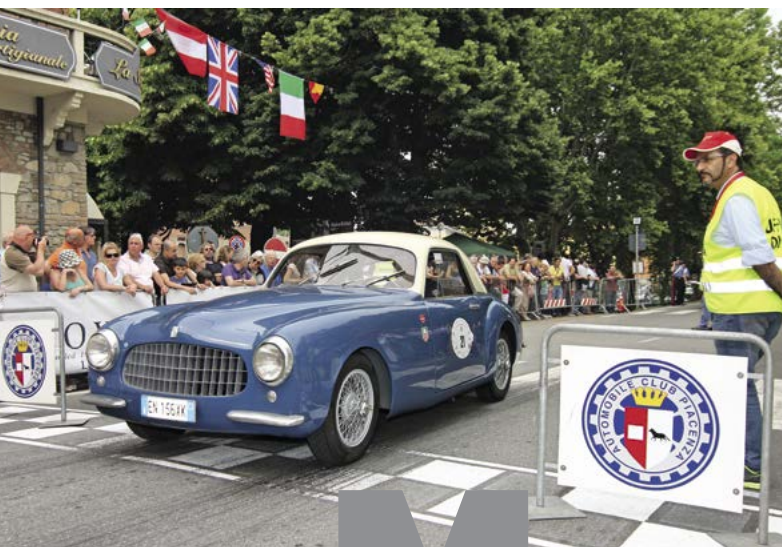


OMAGGIO AI PICCOLI

Sono stati loro, gli artigiani costruttori, i protagonisti della manifestazione. Le vetture che essi realizzavano utilizzando parti di vetture di serie hanno entusiasmato il pubblico lungo i 9 km di salita sui colli piacentini

di Gaetano Derosa



M

aestri battilastra che modellavano l'alluminio alla ricerca della massima aerodinamica e leggerezza, saldatori capaci di trasformare pochi metri di tubo di ferro in un telaio vincente, preparatori in grado di riempire di cavalli i cilindri di un pacifico motore di serie: a questi artigiani, quasi sempre italiani, che con le loro idee alimentarono l'automobilismo sportivo degli anni d'oro, è stata dedicata la diciottesima Vernasca Silver Flag organizzata dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca.

Nella sezione "Piccoli bolidi, grandi passioni" si sono infatti schierate una quarantina di macchine delle categorie Sport e monoposto, assemblate tra il 1937 e gli inizi degli anni Settanta partendo sempre dalla base meccanica di vetture di grande serie. Tra queste, le Fiat "Topolino" e "1100" erano di gran lunga le più diffuse. Una stagione che per poco più di un trentennio ha appassionato schiere di piloti e ha contribuito alla popolarità dell'automobilismo sportivo in Italia.

Spazio dunque ai vari Aguzzoli, Bandini, Blatta, Cisitalia, Crivellari, Dagrada, De Sanctis, Faccioli, Gilco, Ermini, Stanguellini, Taraschi, Vol-

pini, solo per citare alcuni degli oltre duecento marchi che animarono quel trentennio. La fama di alcuni si diffuse anche all'estero, altri restarono nell'ombra, molti di loro vantavano un'"arma segreta", cioè la soluzione o la trovata che avrebbe assicurato alla loro vettura la vittoria. Gran parte dei costruttori si cimentava personalmente al volante delle proprie automobili nelle competizioni dell'epoca, dalla Mille Miglia alle gare in salita che si svolgevano quasi tutte le domeniche in varie località della Penisola.

La Vernasca Silver Flag non è una corsa di velocità. La definizione ufficiale è "concorso dinamico di conservazione e restauro per vetture da competizione", in altre parole una sfilata rievocativa su strada chiusa al traffico, riservata a vetture da competizione, la maggior parte delle quali non sono neppure omologate o targate. Questa premessa non ha impedito ai piloti di togliere il guinzaglio alle loro vetture e di lanciarle allegramente verso il traguardo, in modo da rievocare anche le derapate, i fuorigiri e i rapidi cambi di marcia di una volta.

Quest'anno le macchine che il 29-30 giugno >

Pezzi da novanta
Sopra, da sinistra. La Simca "8 Super Sport" (1951) di Luigi Strata e la Bugatti "35 B" dell'elevtico Ivo Boschor. Sotto. L'Alfa Romeo "Giulietta Sprint Veloce" Zagato di Axel Marx affronta con brio uno dei tornanti prima di Vernasca.



Sfida tra "750 Sport"
Nella foto. La Mardal "750 Sport" (1950) di Luciano Rupolo tallonata dalla Gilco "750 Sport" (1950) di Uberto Pietra. La prima fu fatta costruire da Umberto Marzotto e Nicolò dal Moro (da cui il nome Mardal) per correre la Mille Miglia; la seconda venne guidata da Maria Teresa de Filippis in varie gare.



La Elva del premier
A sinistra. L'ex primo ministro belga Guy Verhofstadt al volante dell'Elva "Sport Mark III" (1959). Sotto. La Porsche "910" di Jacobs Ottokar con cui Gerhard Mitter vinse il Campionato Europeo della Montagna nel 1967. In basso. Problemi in partenza per la Cooper "T75" Formula 1 (1969) di Nicola Bodini, che viene aiutato a spinta da due volontari.

Regina dei rally

Sopra. La Lancia "037 Rally" del 1981 di Massimo Sordi: vanta un importante passato sportivo e fu guidata anche da Walter Röhrl. Sopra a destra. La berlinetta Ferrari "212 Le Mans" del 1951 appartenente a Paolo Casella. Al suo attivo le partecipazioni alla Mille Miglia nel '53 e nel '55.



IN SALITA FILA TUTTO LISCIIO. I PROBLEMI SEMMAI SONO ALLA PARTENZA: QUALCUNO HA BISOGNO DI UNA SPINTA...



La barchetta di Jim Clark

A destra. La Lotus "23 B" di Kurt Jaehn, che debuttò nel 1962 sul circuito del Nürburgring pilotata da Jim Clark. È allestita su un telaio a traliccio di tubi e monta un motore a doppio albero a camme di 1,6 litri.

Bardelli, ancora lui

Sotto. La piccola Siata "636 Grand Sport" del 1937 di Fausto Bardelli, che ha corso in coppia col figlio Alberto. Per Fausto si è trattato di un ritorno: qui aveva corso negli anni Sessanta, quando la gara era di velocità in salita e si chiamava Castell'Arquato-Vernasca.



hanno affrontato ad andatura "briosa" il tracciato di 9 km sono state 210, suddivise nelle categorie Turismo, GT, Sport Prototipi, monoposto a motore anteriore e a motore posteriore, "regine delle salite" e vetture anteguerra.

La giuria, composta da giornalisti italiani e stranieri, oltre che da rappresentanti dell'Asi e da storici dell'automobile come il nostro collaboratore Adriano Cimarosti, ha assegnato due "Best of show": il primo, per le vetture anteguerra, alla Maserati "8CM" del 1934 dell'elvetico Kurt Hasler; il secondo, per le auto postbelliche, alla Ferrari "500 Mondial" di Dieter Roschmann, vettura che corse la Mille Miglia del 1955 con il gentleman driver Carlo Leto di Priolo.

Il trofeo "Spirit of Motoring" è andato

alla gigantesca Porsche "935 Fabcar" del 1982 di Mauro Borella (vincitrice anche del premio Porsche Italia); il "Ladies Trophy" è stato assegnato dalle signore presenti alla Ferrari "212 Berlinetta Le Mans" del 1951 di Paolo Casella.

Una menzione particolare la merita la piccola Siata "636 Grand Sport" del 1937, simbolo di questa edizione perché riprodotta nella locandina ufficiale. Anche il suo proprietario, Fausto Bardelli, merita una citazione: è uno dei pochi partecipanti che può vantarsi di aver corso la "vera" Castell'Arquato-Vernasca, gara di velocità in salita che si disputò dal 1950 al 1972, da cui deriva l'attuale Vernasca Silver Flag rievocativa.

Tra i personaggi di spicco che hanno preso il via c'era Guy Verhofstadt, primo ministro belga dal 1999 al 2008, nonché parlamentare europeo dal 2009, il quale ha voluto partecipare al "concorso dinamico" con una rara Elva "Sport Mark III" del 1959: "Per verificare", ha detto, "se davvero la Vernasca Silver Flag può essere considerata una piccola Goodwood italiana".

